

ohne nennenswerte Erfolge erzielt zu haben. Das lag weniger an ihrer Waffentechnik als an der totalen Luftüberlegenheit des Gegners bei Tage und in der Nacht. Kamen sie zum Schuß, dann trafen sie; aber bevor sie zum Schuß kamen, wurden die meisten meiner Kameraden selbst abgeschossen.

Besonders grausam war das Schicksal der Besatzung Oblt. Heinrich Kirchhoff gewesen. Nach Rückkehr vom Feindflug hatte sie über Marmande zwischen Bordeaux und Toulouse wegen eines Treffers der eigenen deutschen Flak aus ihrer Do 217 abspringen müssen, war in die Gewalt von Partisanen geraten und von diesen erschossen worden. Der französische Untergrund bildete mittlerweile eine unberechenbare Bedrohung. Geschwaderstab, Gruppenstab und Staffelunterkünfte lagen im Raum Toulouse weit verstreut und konnten nur noch telefonisch oder durch Fahrzeuge Verbindung untereinander halten. Als deutscher Soldat einzeln durch die Stadt zu gehen oder zu radeln, mußte verboten werden, weil es zu gefährlich geworden war. Ausgang wurde nur noch in Gruppen von mehr als drei Mann gestattet, von denen jeder eine Dienstpistole mitzuführen hatte.⁷⁷ Aller angestauter Haß der Franzosen entlud sich nun, da ihre Befreiung greifbar nahe war, über uns, und wir haßten die Heimtücke, durch die wir seine Opfer wurden. Am 19. Juni erhielt ich meinen ersten Einsatzbefehl zur sogenannten Bandenbekämpfung. Um halb sechs Uhr früh starteten wir in Toulouse-Francazal zu einer verbundenen Operation mit deutschen Bodentruppen gegen ein Lager der Maquisards in den Pyrenäen, auf das ich zwei 500-Kilo-Bomben warf, ohne daß die Aktion jedoch ein durchgreifender Erfolg wurde. Knapp einen Monat darauf, am 15. Juli, wurden wir zum zweiten Mal auf Anforderung des Heeres gegen die Partisanen eingesetzt, diesmal gegen ein Dorf. Wir kannten keinerlei Hintergründe; es wurde uns lediglich gesagt: Terroristenbekämpfung. Wir warfen eine Tonne Brandbomben auf zwei Scheunen und ein Gehöft, das dadurch völlig zerstört wurde, und hielten mit unseren Bordwaffen in die Gebäude hinein. „*Einige Splitter im eigenen Flugzeug*“ habe ich mir dazu notiert, was darauf hindeutet, daß wir ebenfalls beschossen wurden, aber was besagt das schon? Freund und Feind waren auf eine Stufe der Kriegführung hinabgesunken, die jeden beschämen muß, der auf ihr kämpfte. Immer wieder wurden notgelandete oder abgesprungene Besatzungen ermordet oder sie verschwanden spurlos. Der gegenseitige Terror eskalierte schließlich bis zum Einsatz von Hs 293.⁷⁸

Ich weiß nicht, ob das KG 100 viele solcher Aktionen durchzuführen hatte, denn ich war einigermaßen erleichtert, mich hauptsächlich um meine Pflichten als Technischer Offizier kümmern zu müssen. Das bedeutete viele Tage Abwesenheit, um in Deutschland zusammenzusuchen, was das Geschwader für seine Flugzeuge brauchte, und so war ich auch am 20. Juli 1944 nicht in Toulouse, sondern mit der Ju 52 des Geschwaderstabs auf dem Weg von Giebelstadt nach Lüneburg, als die Meldung vom Attentat auf Hitler mit der Ankündigung über den Großdeutschen Rundfunk verbreitet wurde, daß der ‚Führer‘

⁷⁷ siehe Balke, KG 100, a. a. O., S. 275.

⁷⁸ siehe Flugbuch Roderich Cescotti, Nr. 1365 vom 10. 08. 1944.

am Abend selbst noch zum Volk sprechen werde. Erst am 26. Juli kehrte ich nach Toulouse zurück, und daher kann ich auch nicht aus eigenem Erleben sagen, ob Stauffenbergs versuchter Staatsstreich sechs Tage zuvor tatsächlich zur Verhaftung sämtlicher SS- und SD-Führer in der Stadt geführt hat, bis ruchbar wurde, daß das Attentat in der Wolfschanze gescheitert war. So kann man es verschiedentlich lesen. Historisch gesichert ist lediglich, daß der Militärbefehlshaber in Frankreich, General Carl-Heinrich v. Stülpnagel, rund 1.200 Personen in seinem Befehlsbereich festsetzen ließ, bevor er selbst als Putschist verhaftet wurde. Wir sprachen allerdings im vertrauten Kameradenkreis über Stauffenberg und seine Tat und waren uns damals einig: Diese Chance hätte der Oberst besser nutzen können und müssen. An den vielbeschworenen Endsieg glaubte keiner mehr, den ich kannte. Jedem war bewußt, daß Hitlers Tod den Krieg verkürzt hätte. Ein Mann, der entschlossen war, ihn umzubringen, hätte daher alles tun müssen, um ein Mißlingen der Tat auszuschließen, selbst um den Preis seines eigenen Lebens. Erst lange nach dem Krieg, als die Einzelheiten der Verschwörung an die Öffentlichkeit kamen und das Dilemma offenbar wurde, in dem sich Stauffenberg als Attentäter und ausführender Kopf der Verschwörung befand, wurde mir bewußt, daß er kaum anders hätte handeln können.

Als ich am Abend des 07. August 1944 in Toulouse-Blagnac zu meinem ersten Feindflug gegen reguläre Truppen seit über einem Jahr startete, hatten die Alliierten in Nordfrankreich nicht nur Fuß gefaßt, sondern bereits Saint Mâlo und Brest eingenommen, die deutschen U-Boot-Stützpunkte Lorient und Saint Nazaire eingekesselt und ihre gesamten Jagdbomber-Einheiten aufs europäische Festland verlegt. Nun unternahm der deutsche Oberbefehlshaber West den Versuch, mit der 7. Armee von Mortain nach Avranches durchzustoßen. Dadurch wäre die gesamte, mit Invasionstruppen und alliierter Nachschub vollgestopfte Halbinsel Cotentin an ihrer Wurzel abgeschnürt worden. Ob der Gegenschlag gelang, hing unter anderem davon ab, daß die gegnerische Zufuhr von Menschen und Material über die Bucht von Avranches unterbunden wurde. Diese Bucht mit ihren künstlichen Häfen, 600 Kilometer von Toulouse entfernt, war unser Ziel.

Ich flog eine von nur 37 hergestellten Do 217 M-11, in meinen Augen den besten Bomber, den Deutschland bis 1945 gebaut hat. Die M-11 wurde von zwei Daimler-Benz DB 603 angetrieben und hatte fünf Meter mehr Spannweite als die herkömmlichen Do 217-Varianten. Dies und ihre insgesamt 3.500 PS führten zu beachtlichen Leistungen. Sie war schnell, stieg ausgezeichnet und verhielt sich in allen Lagen gutmütig. Unter ihrem Rumpf hing eine Hs 293, mein Beobachter Carl Hintermayr hatte die neueste Fernsteuer-Elektronik neben sich: ein FuG 203 c ‚Kehl IV‘, das sowohl die Henschel-Gleitbombe als auch die Fritz-X ins Ziel führen konnte. In klarer Nacht flogen wir mit Nord-Nordostkurs durch Frankreich und erkannten das Kampfgebiet schon von weitem an der unglaublichen Zahl von Scheinwerfern, die dort zu sehen war: die Alliierten hatten offenbar einen dichten Flakgürtel um ihr Landungsgebiet gelegt. Wir flogen in 4.000 m Höhe an und hatten keine Schwierigkeiten, unsere Bucht zu finden. Dort mußte es von Schiffen aller Typen nur so wimmeln. Wir würden sicher nicht mit der Hs 293 nach Toulouse zurückkehren.

Durch den Flakgürtel hindurch tauchte ich auf Einsazhöhe hinab, damit wir uns erst einmal ein Bild machen konnten. Da, schräg voraus, etwas Großes, aber ich mußte den Anflug abbrechen, weil Hintermayr sein Waffensystem noch nicht klar hatte. Also herum zu einem zweiten Versuch. Nun war alles bereit. In zwei, drei Kilometern Entfernung vor uns wieder eine Schiffssilhouette auf dem Wasser. Schnurgerade flog ich den Schatten an, um meinem Beobachter die Waffensteuerung so leicht wie möglich zu machen. Ein kaum vernehmlisches Zischen, ein diffuser Feuerschein unter dem Rumpf, plötzlich schoß ein roter Punkt unter dem Flugzeug nach vorne ins Dunkel, entfernte sich schnell, mäanderte ein wenig – die Hs 293 war auf ihrem Weg! Stur hielt ich Kurs und Höhe, obwohl nun Massen leichter und mittlerer Flak auf uns feuerten. Nur noch Sekunden, bis es da vorne gewaltig krachen würde – und da erlosch der Leuchtsatz im Heck der Gleitbombe, ohne den sie nicht weitergesteuert werden konnte.

Voller Wut und Enttäuschung hielt ich weiter auf unser Opfer zu, um ihm wenigstens noch eine Garbe aus dem Zwillings-MG im Rumpfbug unserer Maschine zu verpassen, aber auf dem Schiff – einem Zerstörer – waren sie hellwach und feuerten zurück, bis wir es überflogen hatten und außer Schußweite waren. In weitem Bogen stiegen wir aus der Bucht heraus nach Süden und glaubten gerade, uns wieder sicher fühlen zu können, als plötzlich Glimmspur-Geschosse an uns vorbeizischten. Unser Funker meldete drei zweimotorige Nachtjäger hinter unserem Heck. Mir blieb nur, unsere zehn Tonnen deutscher Wertarbeit in eine Steilkurve zu wuchten und darauf zu bauen, daß meine Kraft reichen würde, um die Angreifer abzuschütteln. Die Do 217 ging überraschend schnell um die Ecke – so schnell, daß die Gegner tatsächlich ins Leere stießen. Im Stillen dankte ich den klugen Menschen bei Dornier, die ausgerechnet für diese Baureihe wieder zu den längeren und tieferen Flächen gegriffen hatten, denn die lieferten nun jenes Quentchen lebensrettenden Auftriebs, der unseren Häschern zum Mithalten fehlte. Die gaben aber noch lange nicht auf. In den folgenden zehn Minuten attackierten uns 12 von ihnen, immer drei Schwärme zu vier Maschinen, während ich mich kurvend und mit Manövern, die auf keiner C-Schule gelehrt werden, verbissen auf 4.000 m hinaufschuftete. Der Scheinwerferriegel lag schon weit hinter uns, allmählich ließen die Jäger von uns ab – und dann fingen wir doch noch einen Treffer ein. Der Öldruck des linken Triebwerks fiel, seine Öltemperatur stieg. Das konnte nicht lange gutgehen. Es mußte stillgelegt werden.

Mittlerweile gänzlich unbehelligt, trimmte ich die Maschine für den Einmotorenflug und dankte den Konstrukteuren der M-11 zum zweiten Mal. Ihre Tragflächen waren nicht nur für den Kurvenkampf, sondern auch für solche Fälle hervorragend geeignet, und die verbliebenen 1.750 PS auf steuerbord zogen das Flugzeug ohne Höhenverlust oder andere unangenehme Überraschungen durch die Nacht. Nur wohin, das war die Frage. Mit dem Kompaß hielt ich die grobe Richtung Süd-Südost. Nach Funkfeuern zu suchen, war gefährlich: wir wußten von der eigenen Nachtjagd, daß sie die Abstrahlungen der Feindmaschinen zur Zielerfassung nutzte, und was wir konnten, konnten die anderen wahrscheinlich auch. Wir taten also gut daran, stumm zu bleiben.

Der Zweite Weltkrieg



Als Technischer Offizier des KG 100 im Stabsquartier Schloß Cabirole bei Toulouse.



Carl Hintermayr, Beobachter der Besatzung Cescotti beim KG 100.

Der Zweite Weltkrieg



Vom Großbomber auf den Fieseler Storch. Letzte Kurierflüge in Südfrankreich.



Das Ende des KG 100. Brennende He 177 nach Tieffliegerangriff auf den Flugplatz Schwäbisch Hall.

Hintermayr fehlte ein Geländemerkmale, an dem er mit der Koppelnavigation nach Toulouse beginnen konnte, und das würden wir auch kaum finden. Zwar schien der Mond, tief unter uns war jedoch alles verdunkelt; hier und da lagen flache Wolkenfelder, aber immerhin: Wir befanden uns erkennbar über Land. Das war besser, als unwissentlich auf die Biskaya hinauszufiegen. Weit voraus zuckte ein Wetterleuchten.

Ich dachte nach. Falls wir in absehbarer Zeit keine Möglichkeit fanden, sicher nach Toulouse zurückzukehren, blieben uns nur die Notlandung oder der Fallschirmabsprung. Eine nächtliche Notlandung war Selbstmord. Das Flugzeug irgendwo über Frankreich zu verlassen, würde kaum besser enden, falls wir Partisanen in die Hände fielen. Wir würden es so machen müssen wie der Kommodore vor ein paar Wochen: auf gut Glück Richtung Osten übers Reichsgebiet, und dann 'raus. Damit wäre auch einigermaßen sichergestellt, daß die kleinen und großen Geheimnisse unserer Maschine nicht in die falschen Hände fielen. Noch wußten unsere Gegner so gut wie nichts über die Hs 293, die Fritz-X und ihre Trägerflugzeuge. Hitler persönlich hatte den Einsatz der neuen Waffen auf Landziele verboten, damit sich daran nichts änderte.

Das Wetterleuchten am Horizont wirkte merkwürdig. Es schien einem Rhythmus zu folgen. Aber ja! Klar doch!

„Hintermayr“, sagte ich, „voraus wahrscheinlich ein Leuchtfeuer.“

Der Beobachter blätterte in seinen Papieren, während ich das getaktete Blitzen anflug, und fand ziemlich schnell das Blatt mit den Morsekennungen jener Handvoll optischer Navigationshilfen, die für die Luftwaffe in Frankreich eingerichtet worden waren. Nun hatte er den Ablaufpunkt, den er brauchte, um uns nach Hause zu bringen. Nach gut fünfeinhalb Stunden Flug setzten wir um 04:43 Uhr in Toulouse-Blagnac auf, als bereits der Tag angebrochen war. Der linke Motor hatte nur einen einzigen Treffer abbekommen; das Geschloß war in den Ventiltrieb eingeschlagen, wo es einen Kipphebel zerstört und ein Loch vom Durchmesser einer Armbanduhr hinterlassen hatte. Da tropfte nach unserer Landung das letzte bißchen Öl heraus.

Auch in Südfrankreich standen nun die Zeichen deutlich an der Wand. Am 14. August 1944 wollte ich spätnachmittags von Giebelstadt nach Toulouse zurückfliegen, mußte aber wegen der erheblichen Gefahr durch massive Einflüge irgendwo zwischenlanden, um nicht abgeschossen zu werden. Die Plätze von Lyon und Dijon waren bereits durch alliierte Bombenteppiche umgepflügt worden, nur Clermont-Ferrand kam noch in Betracht. Von dort stahl ich mich abends im Sparflug nach Toulouse zurück, weil meine Do 217 während unserer Stippvisite nicht mehr hatte betankt werden können.

Tags darauf landeten die Westalliierten mit zwei Armeen zwischen Toulon und Cannes. An der Operation waren 880 alliierte Schiffe, 1.370 Landungsboote und ungefähr 5.000 gegnerische Flugzeuge beteiligt. Stab und III./KG 100 bekämpften dennoch die Anlandungen und erzielten mit Hs 293 Erfolge, die nicht ins Gewicht fielen. Nach einigen Tagen war die III. Gruppe des Geschwaders ausgeblutet. Sie hatte seit der Invasion in der Normandie – also in neun Wochen – 36 Besatzungen verloren und verlegte mit

ihren Resten unter meinem alten Freund Heinrich Schmetz zurück nach Giebelstadt, wo bereits der Auflösungsbefehl für das gesamte Geschwader vorlag.⁷⁹ Der tage- und nächtelange Landmarsch der Gruppe mitten durch Partisanengebiet wurde zu Hein Schmetz' taktischem Meisterstück, da er nicht einen einzigen Mann dabei verlor. Für mich hieß es umsatteln in diesen turbulenten Zeiten. Weil die Nachrichtenverbindungen der Wehrmacht in Südfrankreich völlig zusammenbrachen, wurde ich mit einem Fieseler Storch des Geschwaderstabs zur Meldeübermittlung abgestellt. Der Park hinter unserem Gefechtsstand im Schloß Cabirole zu Füßen der Pyrenäen bildete meinen privaten Fliegerhorst.

Am frühen Morgen des 16. August suchte ich mit dem Storch zwischen der Cote d'Azur und Toulouse vier Stunden vergebens nach einer vermißten Besatzung. Zwei Tage später wurde ich mit einem schriftlichen Befehl für den Standortältesten nach Tarbes geschickt und schon über der Stadt von Franzosen beschossen. Der Fußballplatz, auf dem ich landete, war im Nu von bewaffneten Zivilisten umstellt, die mit Zielübungen auf die Balkenkreuze der Fi-156 begannen. Das wurde wirklich knapp, aber mit einigen Löchern in der Bespannung konnte ich nach Pau entkommen, wo mein nunmehr ständiger Mitflieger, ein Oblt. Heer vom Heer, neue Befehle erhielt, die uns über Ossun und Tarbes nach Toulouse-Blagnac zurückführten. Am 19. August flog ich mit einer der letzten Do 217 nach Giebelstadt zurück. „*Verlegung kurz vor Platzsprengung*“, steht in meinem Flugbuch. „*Myo-Flug*.“⁸⁰ Unterwegs interessierten sich einige P-38 Lightning für uns, die wir aber abschütteln konnten.

Warum ich am 29. August noch einmal von dort über München-Riem ins oberitalienische Villafranca di Verona kommandiert wurde – ich weiß es nicht mehr. „*Vorkommando Sondergruppe KG 100 zum Mittelmeereinsatz*“ fand ich als Fragment in meinen Unterlagen. Ein völlig irrsinniger Befehl, da wesentliche Teile des Geschwaders nur noch auf dem Papier bestanden und Göring bereits befohlen hatte, sämtliche Hs 293 und Fritz-X zu verschrotten. Als ich am 12. September unverrichteter Dinge nach Giebelstadt zurückkehrte, hatten amerikanische Bomber unseren übriggebliebenen Flugzeugbestand des Geschwaders zerstört.⁸¹ Neue Bomber gab es nicht mehr. Schon Anfang Juli war die Produktion der He 177 eingestellt worden; die Luftverteidigung erhielt nun Vorrang. Die Geschichte des KG 100 ‚Wiking‘ war damit zu Ende.

⁷⁹ siehe Balke, KG 100, a. a O., S. 314.

⁸⁰ Flugbuch Roderich Cescotti, Nr. 1384 vom 19. 08. 1944. – *Myo war das Kürzel für ‚Luftgefahr‘.*

⁸¹ Aufschluß gibt das Kriegstagebuch des Kommandos Fl. H. B. 10/VII (BA/MA RL 20/236). Dort steht unter dem 20. 08. 1944: „II./KG 100 verlegt nach Villafranca“. Am 26. 08. 1944 trafen dort Munitionszüge mit Flugkörpern für die II./KG 100 ein, am 28. 08. und am 09. 09. wurde der Flugplatz von den Westalliierten bombardiert. Nach einem weiteren Luftangriff auf den Platz am 24. 09. 1944 verzeichnet das Kriegstagebuch: „FK-Munition des KG 100 von Fl. Horst Villafranca wird sofort ins Reich zurückgeführt.“ Der KG 100-Historiker Ulf Balke vermutet, daß die Gruppe und ihre Lenk Waffen zur Zerstörung der Brücken über den Po vorgesehen waren, aber wegen der sich überschlagenden Ereignisse nicht eingesetzt werden konnten.